

Contribution de Laurent Gardet, Paris 17^e

Prendre en compte le long terme

Bonjour,

Les contributions apportées sur ce site développent largement les avantages et inconvénients des projets examinés sur le court terme. Il me semble toutefois que les perspectives à moyen et long terme, certes plus difficiles à appréhender, sont largement laissées dans l'ombre. Cette modeste contribution a pour seule ambition de proposer un éclairage plus prospectif, qui paraît tout à fait essentiel lorsqu'on examine un projet de cette ampleur.

Evaluer sur le long terme

La construction d'une autoroute, de part la nature des bénéfices attendus, l'ampleur des coûts engagés, le caractère irrémédiable des dommages occasionnés aux riverains et à l'environnement, est un projet qui doit nécessairement être évalué - en termes économiques comme en termes sociaux - sur le long terme. Le dossier soumis à consultation fait d'ailleurs état, dans son volet financier, d'une évaluation sur une durée de 70 ans, ce qui semble parfaitement justifié.

C'est donc bien cet horizon-là qu'il nous faut faire l'effort de considérer pour porter une opinion sur ce projet. Or, quelles sont les prévisions qui nous sont proposées ? Il nous est rappelé que le trafic a fortement augmenté au cours des dernières années et que cette tendance devrait se poursuivre « à court et moyen terme » - cela paraît en effet incontestable, mais consiste seulement à projeter sur le futur proche ce qui a déjà été observé dans le passé, en supposant donc que les paramètres fondamentaux qui ont dicté cette évolution restent inchangés. Est-ce bien suffisant pour une évaluation à long terme ?

Un renversement des tendances passées dans les prochaines décennies

Car, dans de nombreux domaines, c'est un renversement fondamental des tendances passées que nous annoncent les meilleurs experts pour les prochaines décennies. Et ces renversements vont affecter notamment trois domaines qui impacteront directement la circulation automobile et les transports routiers : il s'agit de l'industrie pétrolière, de la démographie et de la mondialisation de l'économie. Passons-les rapidement en revue.

Le pétrole, tout d'abord : l'Agence Internationale de l'Energie prévoit que la production mondiale atteindra son pic « entre 2013 et 2037 », suite à quoi cette production commencera à décroître très lentement. Le Bureau américain des réserves pétrolières annonce une date maximale de 2020. Certains géologues indépendants, experts de ce secteur, avancent des dates encore plus proches :

entre 2008 et 2015... Même les compagnies pétrolières, les plus enclines à l'optimisme, annoncent des réserves prouvées pour « 40 années d'approvisionnement en pétrole ». Tous sont néanmoins d'accord pour considérer qu'au-delà de cette limite, les quantités de pétrole extraites commenceront à décliner, alors que les coûts d'extraction augmenteront. Or, au cours de ces prochaines décennies, la consommation de pays tels que la Chine et l'Inde va croître dans des proportions très importantes. Les autres énergies ne semblent pas en mesure d'apporter une solution miraculeuse à cette équation délicate : le nucléaire ne peut remplacer le pétrole dans tous les domaines ; et les énergies solaire, éolienne, etc., même considérablement développées, ne pourraient remplacer plus de 15% de l'énergie produite aujourd'hui au moyen du pétrole... Denis Babusiaux (directeur de recherche associé à l'Institut français du pétrole) et Pierre-René Bauquis (ancien directeur Stratégie et planification du groupe Total), dans un article intitulé : « Anticiper la fin du pétrole »¹, évoquent le scénario d'un triplement ou d'un quadruplement des prix du carburant d'ici dix à quinze ans - soit à la date de mise en service du tronçon d'autoroute dont le projet est examiné ici. Comment imaginer qu'une évolution de cette ampleur n'impliquera pas de profondes modifications de nos habitudes de circulation ? Un effort massif de limitation des transports paraît donc inexorable dans quelques dizaines d'années².

La démographie constitue le deuxième élément clé : en Europe, le taux de natalité est passé depuis longtemps très en dessous du seuil de renouvellement de la population - ce qui signifie que la population va bientôt commencer à décroître³. Ce mouvement sera encore plus accentué pour la population active, lorsque les générations les plus nombreuses de l'après-guerre vont atteindre l'âge de la retraite, c'est-à-dire vers 2020. Dans certains pays européens, comme l'Italie, les simulations démographiques prévoient un déclin de 40% des personnes en âge de travailler dans les quarante prochaines années - ce qui rendra d'autant plus lourdes les charges sociales : moins de personnes actives devront supporter des charges accrues pour l'entretien et les soins de la population retraitée, dont la durée de vie ne cesse - fort heureusement ! - de s'allonger⁴.

¹ Le Monde Diplomatique, janvier 2005 ; www.monde-diplomatique.fr/2005/01/BABUSIAUX/11803

² Voir notamment, cités dans le désordre et à titre d'exemples parmi une abondante documentation :

- le dossier solidement étayé de J. Laherrère, « Etat des réserves des combustibles fossiles », sur http://sfp.in2p3.fr/Debat/debat_energie/websfp/Laherrere.htm ;

- le dossier « Pétrole, le début de la fin » dans Courrier International n°764, du 23 au 29 juin 2005 ;

- le dossier très pédagogique intitulé : « Qu'est-ce qu'une réserve de pétrole, et en avons-nous pour longtemps ? » sur <http://www.manicore.com/documentation/reserve.html> ;

- le site de l'ASPO (Association for the Study of Peak Oil&Gas) : <http://www.peakoil.net/> ; et sa section française: <http://aspofrance.org/> ;

- l'article intitulé : « Les réserves de pétrole sont dangereusement surévaluées, dénonce un groupe d'experts » sur <http://www.transfert.net/a9640> ;

³ Les dernières prévisions publiées par l'INSEE, faisant état d'un accroissement de la population française jusqu'à 70 millions de personnes en 2050, reposent sur l'hypothèse du maintien, sur cette période, d'un indicateur de fécondité de 1,9 enfant par femme. Or, ce taux a baissé de façon constante au cours des dernières décennies, et, avec 1,9 enfant par femme, la France a encore l'un des taux les plus élevés d'Europe. L'exemple de pays voisins, comme l'Italie ou l'Allemagne, prouve que ce taux peut encore baisser : il est de 1,4 en Italie.

⁴ Les études sur ce sujet sont nombreuses et aisément consultables. Voir, par exemple :

- le rapport très circonstancié présenté à l'Assemblée Parlementaire Européenne sur « Les tendances en matière de population en Europe et leur sensibilité aux mesures des pouvoirs publics » (Document n°10182 du 14 mai 2004). Selon une étude citée par ce rapport, la population européenne passerait de 727 millions en 2000 à 167 millions en 2100, si les taux de fécondité et l'espérance de vie actuels se maintiennent.

- « Vers un effondrement de la population mondiale : la bombe démographique n'est plus ce qu'elle était » dans Courrier International n°749 du 10 au 16 mars 2005

Dans ce contexte, l'économie continue à se mondialiser. La concurrence de pays tels que la Chine, dont on a pu observer les effets sur l'industrie textile ou sur celle de la chaussure, va s'étendre à tous les secteurs des biens de consommation nécessitant une importante main-d'œuvre. Certains constructeurs automobiles chinois envisagent d'ores et déjà de figurer parmi les dix plus grands mondiaux en 2010... Et cela, sans compter les délocalisations pratiquées par les entreprises occidentales, avec leurs cortèges de fermetures d'usines !

Enfin, il nous faut évoquer la production de gaz à effets de serre et ses effets sur le climat de notre planète, notamment la multiplication de certaines catastrophes naturelles. La prévision dans ce domaine reste cependant très aléatoire. Cependant, il est assez vraisemblable que les gouvernements seront contraints de prendre, au cours des prochaines décennies, des mesures visant à restreindre de façon significative la production des gaz à effet de serre, ce qui pourra affecter en premier lieu le transport par route.

Des conséquences insuffisamment prises en compte

Qu'est-ce que cela signifie ? Nous voyons se dessiner une population stable ou en décroissance, supportant des charges toujours plus élevées, dans un environnement économique a priori difficile - et, dans le même temps, le pétrole ne cessera d'augmenter : il est donc hautement probable qu'une part croissante de la population réfléchira davantage avant de faire son plein d'essence, et envisagera plus volontiers des transports en communs moins onéreux. La conjonction de tous ces facteurs semble claire : la circulation automobile, après avoir atteint un pic sans doute assez prochain, va très vraisemblablement décroître. Quel besoin avons-nous, dès lors, de construire de nouvelles autoroutes qui ne seront pas opérationnelles avant dix ans au moins ? A la date de leur ouverture, les tendances que nous avons esquissées se seront accentuées, et feront déjà ressortir l'absurdité du projet... N'oublions pas que ce projet doit être évalué sur plusieurs dizaines d'années, tant en terme de rentabilité économique que sociale : or, parmi les scénarios évoqués ci-dessus, on aura retenu que même les hypothèses les plus optimistes prévoient de profonds retournements de tendance dans la durée assignée au projet - et cependant, les documents de consultation ne portent nulle trace qu'elles ont été sérieusement prises en compte.

Concernant la circulation des véhicules, les études réalisées prennent en effet l'hypothèse d'un trafic stable pour les poids lourds entre 2003 et 2020, bien que certaines catégories de trafic soient appelées à connaître une légère baisse de 8% (« Simulation du trafic poids lourds », p. 6/17) ; en ce qui concerne les véhicules particuliers, l'étude évoque, en cas de non-réalisation du projet, une augmentation très significative du trafic : doublement de la circulation sur l'A14, accroissement de 20% sur l'A13 et les principaux axes voisins (« Simulation véhicules particuliers », p. 7/21). Ces prévisions ne portent que sur la période 2003-2020, date à laquelle la nouvelle autoroute envisagée sera juste mise en service : aucune prévision à long terme n'est en revanche fournie pour la durée envisagée du projet, soit 70 ans. En particulier, les études sont muettes sur l'évolution prévisible du trafic au-delà de la date de mise en service du nouveau tronçon (vraisemblablement proche de 2020

⁵⁾ : l'effet des retournements de tendance prévisibles, dont il a été question ci-dessus, n'est donc aucunement pris en compte.

S'agissant des perspectives socio-économiques, l'étude proposée présente une analyse de l'évolution récente et de la situation présente, mais aucune prospective tenant compte des tendances fondamentales dont nous avons parlé - notamment l'évolution de la courbe démographique et l'impact de l'accroissement du prix du pétrole sur le tissu industriel (voir le document : « Eléments socio-économiques »).

A cet égard, il convient de souligner une autre conséquence. Détruire un cadre de vie, comme le projet envisage de la faire, c'est aussi conduire tous ceux qui en auront les moyens à aller s'installer plus loin encore pour retrouver un équivalent de ce qu'ils auront perdu - ce qui conduira à étendre le trafic automobile un peu plus loin et à générer de nouveaux besoins d'autoroutes... Et ce système conduira rapidement à l'échec lorsque le renchérissement continu du prix du carburant contraindra un nombre toujours croissant de personnes à accorder la priorité à un rapprochement de leurs lieux de vie et de travail, ou à privilégier massivement les transports en commun... Tout comme cette même évolution conduira les entreprises à réorienter le transport routier vers le rail ou le transport fluvial : et nous resterons avec nos autoroutes largement superflues, alors mêmes que leur coût ne sera pas encore amorti et que leur coût d'entretien apparaîtra de plus en plus excessif !

Une très lourde responsabilité...

Beaucoup d'argumentaires en faveur du projet reposent sur la conviction que la densité de la circulation automobile ne peut que s'intensifier au fil du temps - or, nous venons de le voir, cela ne concerne qu'un futur proche, antérieur à la date vraisemblable de mise en service du projet, et le contraire est probable à long terme. Il est de la responsabilité des experts de lutter contre les idées reçues et de faire connaître une juste perspective. Certes, nous avons tous connu un accroissement ininterrompu de la circulation automobile, et envisager un renversement de cette tendance exige un effort indiscutable : pourtant, penser que cet accroissement se poursuivra indéfiniment relève de la même naïveté que celle de ce « futurologue » du XIXe siècle qui alertait ainsi ses contemporains : « Si la circulation continue de progresser au même rythme, il y aura en 1950 deux mètres de crottin dans les rues parisiennes ! »

Les élus locaux et régionaux, les représentants des pouvoirs publics doivent également prendre pleinement conscience de la très lourde responsabilité qui pèse sur eux, en décidant de sacrifier le cadre de vie de dizaines de milliers de personnes, en dévalorisant leur patrimoine, en détruisant à jamais des environnements naturels qui apportent paix et joie à leurs riverains comme aux visiteurs - et tout cela, au nom d'une logique économique valorisant le profit immédiat de quelques uns au détriment de toute autre considération ; tout cela, pour réduire une gêne dans la circulation - un problème qui se posera nécessairement dans des termes très différents à moyen terme, en raison des évolutions que nous avons évoquées. Cette lourde responsabilité, humaine et

⁵ « hypothèse raisonnable de mise en service du projet », selon le document « Etude financement », p. 19.

morale, ne peut être rejetée en évoquant l'ignorance, le manque d'information, « l'esprit du temps » ou les « pressions diverses » : chaque responsable, chaque élu concerné a le devoir de rechercher une information indépendante, objective et qualifiée pour forger sa propre opinion et décider en son âme et conscience - et pour un tel projet, il est essentiel que cette information englobe les avis les plus compétents sur les tendances à long terme dont nous avons parlé ici.

Or, ces informations me paraissent suffisantes pour rejeter tout projet de prolongement de la Francilienne, quel qu'en soit le tracé. Un tel projet méritait examen lorsqu'il est né, voici quarante ans : aujourd'hui, notre monde a changé et il est urgent que nous sachions nous adapter aux évolutions qui s'annoncent encore, plutôt que de reproduire les recettes de la génération précédente !

Laurent Gardet, Paris 17^e